



MINISTER INFRASTRUKTURY

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 31.12.10

nr 7098 podpis

Warszawa, dnia 30 grudnia 2010 r.

TI2 – 0701- 43/10
na nr BPS/DSK-043-3164/10

SECRETARIA
Biuro Prac Senackich
dn. 3.01.2011
16 podpis

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z oświadczeniem złożonym przez senatora Wojciecha Skurkiewicza podczas 66. posiedzenia Senatu RP w dnia 25 listopada 2010 roku w sprawie *opóźnień pociągów na trasie kolejowej Warszawa - Radom*, przedstawiam poniższe informacje.

Kwestia poprawy punktualności połączeń i skrócenia czasu przejazdu pociągiem na trasie Warszawa – Radom zależna jest od wielu czynników, z których podstawowym i najistotniejszym jest kompleksowa modernizacja tej linii. Obecnie prace projektowe oraz realizacja robót modernizacyjnych na linii kolejowej nr 8 przebiega w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, jako projekt nr 7.1-19.1 „Modernizacja linii kolejowej nr 8, na odcinku Okęcie–Radom” oraz nr 7.1-19.2 „Modernizacja linii kolejowej nr 8, na odcinku Okęcie–Radom – prace przygotowawcze”.

Inwestycja jest planowana na lata 2009 – 2015 i obejmuje opracowanie: dokumentacji geodezyjnej (w tym map do celów projektowych), dokumentacji projektowych, załączników do wniosku o dofinansowania dla projektu 7.1-19.1 oraz realizację robót. Zakres realizacji robót planowanych na lata 2012 – 2015, obejmuje przebudowę i rozbudowę (modernizację) infrastruktury kolejowej oraz przebudowę kolidujących elementów uzbrojenia terenu, w tym:

- układu torowego (wymiana nawierzchni torowej) wraz z korektą łuków w celu przystosowania odcinka linii do prędkości $V=160$ km/h;
- budowę drugiego toru na odcinku od Warki do Radomia (około 46,5 km toru);
- budowę 3 mostów;
- przebudowę podtorza kolejowego wraz z odwodnieniem i wzmocnieniem jego nośności;
- przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym i teletechniki oraz budowę dwóch Lokalnych Centrów Sterowania (LCS Warszawa Okęcie i LCS Radom);
- przebudowę urządzeń elektroenergetycznych i trakcyjnych;
- modernizację przejazdów kolejowych poprzez zmianę ich kategorii (rezygnacja z przejazdów kat. „C” i „D”) oraz wymianę nawierzchni drogowej;
- przebudowę obecnych oraz budowę nowych obiektów inżynierskich;
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych obiektów kubaturowych bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

Należy zatem przyjąć, iż w 2015 roku, po zakończeniu modernizacji obejmującej między innymi dobudowę drugiego toru na odcinku Warka – Radom, zwiększy się również przepustowość przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 8, co wpłynie na radykalne skrócenie czasu przejazdu, poprawę punktualności pociągów, jak i komfortu jazdy.

Przewozy na trasie Radom - Warszawa mają charakter regionalny i zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 16 poz. 94, z późn. zm.) organizatorem tych przewozów jest samorząd województwa. Przewoźnikiem realizującym przedmiotowe przewozy jest „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o., nie należąca do grupy PKP lecz będąca własnością samorządu województwa. Tym samym Minister Infrastruktury nie jest właściwy do udzielenia odpowiedzi na pytania związane z taborem przewoźnika w zakresie jego wyeksploatowania bądź wymiany jak również konsekwencji finansowych z tytułu powstających opóźnień. Stanowisko może zostać przedstawione tu jedynie w kwestii połączeń realizowanych przez „PKP Intercity” S.A. pociągami pośpieszными na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z Ministrem Infrastruktury.

Z dokonanej za miesiąc listopad 2010 roku analizy punktualności pociągów na trasie Warszawa – Radom wynika, iż za opóźnienia w blisko 20 % odpowiada zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. a przyczynami ich są między innymi doraźne ograniczenia prędkości, usterki w systemach sterowania ruchem jak również działania inwestycyjne bądź utrzymaniowe. W około 40 % za niepunktualność pociągów ponosi winę przewoźnik „PKP Intercity” S.A. Awaryje taboru wykorzystywanego w przewozach międzywojewódzkich są również jedną z przyczyn opóźnień lecz nie mają decydującego wpływu na ogólny stan rzeczy.

Pozostałe opóźnienia zawinione zostały przez Koleje Mazowieckie bądź też spowodowane zostały przyczynami niezależnymi, jak na przykład zjawiska atmosferyczne.

Należy zaznaczyć, iż oddziaływanie Ministra Infrastruktury na przewoźnika, ukierunkowane na redukcję opóźnień pociągów, realizowane jest przez egzekwowanie zapisów podpisanej z „PKP Intercity” S.A. umowy o świadczenie usług publicznych, przewidującej stosowanie kar z tytułu opóźnień pociągów spowodowanych przez przewoźnika.

W zakresie wymiany taboru, zgodnie z przekazaną przez „PKP Intercity” S.A. informacją, od 12 grudnia 2010 roku do obsługi trasy Warszawa - Radom - Kielce - Kraków skierowano część zmodernizowanych wagonów. Ministerstwo Infrastruktury nie ma jednak wpływu na decyzje przewoźnika samorządowego w zakresie wyboru tras, na których eksploatowane są zakupione w ostatnich latach składy pociągów. W tej sprawie wyjaśnień może udzielić wyłącznie samorząd województwa mazowieckiego.

Biorąc pod uwagę fakt, że znaczna część opóźnień pociągów nie jest spowodowanych przez przewoźnika, w przypadku wprowadzenia odszkodowań dla pasażerów za opóźnienie pociągu, przewoźnik zachowuje prawo do roszczeń finansowych wobec strony, która opóźnienie spowodowała, tym samym kondycja finansowa przewoźników nie powinna ulec zachwianiu z tytułu wypłat odszkodowań.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY


Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu